

フレイト・フォワードによるプラント貨物の仕向 地域の輸送契約について

著者	小原 三佑嘉
雑誌名	神戸外大論叢
巻	45
号	6
ページ	45-64
発行年	1994-11-30
URL	http://id.nii.ac.jp/1085/00002032/

フレイト・フォワードナーによるプラント 貨物の仕向地域の輸送契約について

小 原 三佑嘉

は じ め に

標題のことに関して、筆者は、1990年初頭、(株)日本インターナショナル・フレイト・フォワードーズ協会（Japan International Freight Forwarders Association Inc., JIFFA）の委託により調査した契約上の問題点の検討の結果を、プラント貨物を製造・供給する某大手の鉄鋼・電気・商社の実務担当者に諮り一連のプラント貨物の現地輸送契約の試案をまとめた。それは、プラント輸入国側の事情によっては当該国において外国の輸送業者の営業活動を認めない国が多く、そのため仕向国側の国または第三国の荷揚港から引渡・据付現場までのプラント貨物の現地輸送については、プラント荷主から複合一貫輸送を委任されたわが国の輸送業者はどうしても仕向地側の輸送業者への委託を余儀なくさせられることから、この種の現地輸送契約の円滑な履行を確保することのみならず、わが国輸送業者のリスクも最少限に抑えられる方向で検討されたいというのが JIFFA の依頼の趣旨であった。

これをうけて起草された JIFFA のモデル契約書¹⁾は、筆者の試案の趣旨に沿ったものであることから、本誌に筆者の契約試案の一端を後日の研究用のための記録にとどめておきたい。

1) JIFFA ニュース（1993年5月）によると、JIFFA のプラント貨物現地輸送のモデル契約書（Model Agreement for Transport of Project Cargo）は、国際委員会（同委員会副委員長材木孝吉・住友倉庫・本学卒）を責任者として上組・相模運輸倉庫・三井倉庫・内外日東のメンバーのほか安田火災海上および弁護士と筆者が協力して起草されたと報告されている。

1. プラント輸出について

プラントとは、鉱工業生産、発電・天然ガス・石油等エネルギー、放送・通信・水道・交通・灌漑・研究またはこれらに類する設備・施設の機能を営むために配置され組合わされた機械・装置・構造面の総合体のことをいう。

これをうけて、特定の設備財としてシステム化された一連資機材（ハード部分）の輸出のため技術・ノウハウ・役務（ソフト部分）の提供を含めた広範な知識集約のシステム輸出のことを一般にプラント輸出とよんでいる。また、プラント建設（設計から操業指導、試運転を含む）は、主として発展途上国や中近東の経済・社会の開発に必要な巨額の投資のかたちをとるため、政府間の経済協力の名のもとに行なわれることが多く、原則として当該国の工業化を促進し、競合する産業も少ないことから、一般の輸出と比較して貿易摩擦の対象となることもなく、逆に技術・役務・機器の第三国調達等による欧米諸国との国際協力に資することもあるともいわれている。

このようなプラントのために調達される製品・機器・資材等は、そのプラントの規模により数10万品目に及ぶこともあるが、その主なものをあげるとつぎのようなものがある。

- 土木・建築資材（セメント・鋼材・建材等）
- 建設機械（ブルドーザー、モータークレーン、シャベルローダー等）
- 設備機械（ゼネレーター、ボイラー、トランスフォーマー等）
- 付帯設備（配管材、コンベイヤー等）
- 運搬機器（クレーン、トレーラー、フォーク等）
- 派遣員消耗品（事務器・医薬品・衣料・食料等）

さて、プラントの輸出・供給を行なう売主であるメーカー・商社は、その相手方により基本設計から始まり相手国の外貨事情、雇用状況、産業の発展如何んによって、複合一貫輸送、現場建設・据付け、各種保険手配を自ら行ない、最終的には機械稼動までの一括契約のいわゆる“Full Turn Key”契約から、相手方指定の現場まで持込むいわゆる“Delivered”契約や設計・

エンジニアリング・据付指導等の技術輸出を伴う FOB や CIF の契約（単なる売切ベースではなく）を結んでいる。

2. フレイト・フォワードナーについて

フレイト・フォワードナーとは何かについては、各国の事情によりその概念もまちまちでいまだ国際的統一定義がみられないにもかかわらず、複合一貫輸送の檣舞台の脇役から主役の座を占めようとするほど脚光を浴びている。

語源的には、Frachter と称する仲介人が13世紀初頭のベネチアからアルプス越えドイツ・フランスその他欧州地域との取引において起用されたのがはじまりとのこと、その後交通手段が馬車から鉄道、蒸気船へと技術の進歩により今日に至っている。

法律的には、欧米各国とくに米国においては州際通商法（Interstate Commerce Act の業界の訳であるが、実体は自動車・鉄道・水上等の州際運送法のこと）で規制していたものが、1986年の Surface Freight Forwarders De regulation により大幅に規制緩和された。わが国も遅まきながら平成元年貨物運送取扱事業法により初めて貨物運扱事業を行う者（運送取扱事業と利用運送取扱事業に区分）を定義し規制することになったが、原語のいわゆるフレイト・フォワードナーのことについては何も言及していない。

フレイト・フォワードナーを定義している1942年米国州際通商法によると、「フレイト・フォワードナーとは不特定多数の者に対して、有償で、財貨の運送を提供する者をいい、その業務として①運送品の集貨および混載をなし、又は運送品の集貨及び混載を手配し、かつ運送品の荷捌き及び配送を行い、②受取地から引渡地までの運送の責任を負い、③運送の履行に際し、州際運送委員会の管轄下にある運送人を使用する者」と定めていたものが、1984年海運法において初めて Non Vessel Operating Common Carrier; NVOCC が法的に認知され、この定義を「NVOCC とは海上運送用の船舶を運航しない Common Carrier で Ocean Common Carrier との関係においては荷主で

ある」とし、フレイト・フォワードナーが正式に運送取扱人（利用運送人と運送取次人）と認められるようになった。

フレイト・フォワードナーの国際団体である FIATA のモデル約款によると、「フレイト・フォワードナーとは顧客のオーダーにより顧客の利益のために貨物輸送の斡旋を行なう者をいい、貨物の保管・通関・検査および集金に関する貨物取扱い契約についての諸活動を引受けることができる。」と規定している。1980年 JIFFA 発足時に依頼があって筆者は、「フレイト・フォワードナーとは、他人の需要に応じて、本邦から外国へ、外国から本邦へ、ならびにある国の国内または外国（本邦を経由すると否とに関わりなく）から外国への物品の運送を取次ぎ、または代理あるいは媒介を行ない、もしくは自己の計算において運送を引受け、実運送を業とする者の行なう運送を利用する運送、および物品運送に関する諸手続を行なうことを業とする者をいい、国際運送取扱業、混載業、国際複合運送業およびその他代理業を行うことを業とする」と定義をまとめてみたことがある。

わが国の貨物運送取扱事業法に定める定義にみる事業者を英語でどう表現するか難しい問題であるが、JIFFA は、運送取扱事業者を Freight forwarder に相当し、そのなかの利用運送事業者を Contract Carrier、運送取次事業者を Freight forwarding agent と仮訳せざるを得ないと苦慮しており、それほどフレイト・フォワードナーの実体を国際的にも定義しにくいということだろう。

3. プラント保険について

わが国の保険会社が引受ける危険（担保危険）および危険を負担する期間（保険期間）などの保険条件は、保険証券の本文中にロンドン保険業者協会（Institute Cargo Clause）で制定された各種の約款を添付して取決められる。プラントは、通常保険証券の本文に All Risks 担保約款、Replacement 約款および War & SRCC Risk 約款を付帯して引受けられるが、その特殊性にか

んがみこのほかに Deferred Unpacking 約款, Special Replacement Clause-Air freight 約款の二特別約款を付すことが一般に行われている。

さて, All Risks 担保約款と War & SRCC 約款および保険期間は通常のそれと同趣旨であるが, 東京海上によると, プラントに損傷が生じた場合の部品の取り替えまたは修繕の費用(そのプラント機械の保険金額を限度とする)を支払う Replacement 約款や保険期間終了後すなわち最終仕向地の保管場所に直ちに開梱しないで搬入後しかも保険期間終了後に発見された損傷につきその発生時期・場所が不明のときに填補する Deferred Unpacking 約款, およびプラント機械の代替品輸送費(船便運賃を限度とするが航空運賃も特約により支払う)等の約款のほか, 追加条件も付保することができる。

4. プラントの輸出・供給・据付契約の不可抗力条項について

かつてある大手M商社から, わが社は長期で大型のフルターンキー条件による機械供給・据付をカントリーリスクの高い国で請負うことになり, 相手方から提示された契約書の不可抗力条項をみると, 次のように書かれていて当方にとっては不利なので, 相手方も納得しそうなカウンタープロポーズしたいが, よい知恵があったらアドバイスをご教示願いたいとの依頼をうけたことがある。

「政府の命令・支配・抑制, 天災, 戦争, 発注者に対して行われるものを含めたストライキ, 労働争議に直接・間接によるものであったり, また発注者側の制御しがたい出来事, 偶発事故, その他回避しがたい事態の場合には, 発注者はそのため不履行・履行遅滞に対して責任を負うことなく, かつ自らのそのような不履行・履行遅滞に対して責任を負わないものとし, かつ自由にいつでも本契約をまた不履行部分を履行することも取り消すこともできる」²⁾と。

2) 拙稿国際商事法務 Vol. 20, No. 3

契約がフラストレーションされた場合の不可抗力条項の規定の仕方であるが、一般に次の方法がある。

- (i) 当事者が制御しがたい事由だけのもの
- (ii) 天災、戦争など限定的にいくつかの原因をあげた後その他当事者が制御しがたい事由を定めたもの
- (iii) 天災、戦争、ストライキ、法律の改廃・規制その他の出来事のできるだけ網羅的に多くあげたうえ当事者の制御しがたい事由を定めたもの

前記大手商社のご質問の不可抗力条項は英文の Force Majeure を和訳したものであるが、それが上記の(iii)にあたるようなので、カウンタープロポーザされる貴社のそれには高カントリーリスクを配慮して、たとえば、(iii)の方法ではどうかと回答したことがある

「輸出禁止、輸出許可の発行拒否、天災、戦争（宣戦布告の有無は不問）、海上封鎖、出入港禁止、反乱・動乱・暴動・内乱・騒擾・海賊行為・過激派妨害・テロ・革命・反革命運動・民主化運動・民族独立運動、突風・暴風雨・台風・ハリケーン・サイクロン・地震、津波・洪水・落雷、ストライキ（当事者に対するものも含む）、ロックアウト・順法スト・同盟怠業・同盟罷業・サボータージュ・労働争議、事業所内の構内占拠・操業停止、政府/法律の命令・支配・抑制・規制（これらの原因のみに限るものではない）の直接・間接によるものであったり、または供給者（当事者）の制御しがたい出来事、その他回避しがたい事態（発注者の使用人の作為または不作為を含む）の場合には、供給者（当事者）はこれらを原因として生じる結果の債務履行の困難・不能・遅滞に対して責任を負わないものとし、かつ自由に本契約の全部または一部もしくは不履行部分の履行または取り消すこともできる」と。

上記の網羅的例示の不可抗力条項に相手方が同意しない場合には、当事者間にバランスのとれた次の標準不可抗力条項とハードシップ条項を参考にその時と場所を考慮して契約の交渉にあたられることが望ましい。

不可抗力条項

「当事者のいずれも、つぎのことを立証する場合には、自己の債務のどれかを履行しなくても責めを負わない。

一その不履行が自己の管理の及ばない妨げの事実によるもの、および

一その者が当該妨げの事実、および契約締結時にそのような事実が自己の履行能力に及ぼす効果を考慮に入れることを合理的に予測することができなかったこと、および

一その者がそのような妨げの事実を回避または少なくともその効果を抑止することができなかったこと。

ここにいう妨げの事実とは、上記に掲げたような出来事の結果生じる事実であるが、必ずしもそこに列挙する事実だけに限るものではない。³⁾

ハードシップ条項

「契約締結時に当事者の念頭になかった事態の発生が本契約のバランスを著しく変え、そのことが契約上の債務の履行にあたり当事者の一方に過重の負担を与えるような場合には、当該当事者は相手方当事者に対して契約改訂のための交渉を請求することができる。」⁴⁾

このハードシップ条項は、契約履行中に、経済的・政治的・法的・自然的・技術的のいずれかまたは全部の事情が急激に変更したような場合、その結果もはや契約の履行はおろか、その採算の根拠も完全になくなるかもしれないといった事態を考慮して案出された標準条項でもあるから、これを貴社の契約に取り決めることが望ましいかどうかとも検討されたいと回答したことを付言しておく。

3) 拙稿国際商事法務 Vol. 14, No. 1

4) 拙稿国際商事法務 Vol. 14, No. 2

5. 売買条件としての仕向地持込渡条件について

さきにプラント輸出・供給を行う商社の対外契約について引渡別に簡単に種類分けしたが、ここでは1990年インコタームスの仕向地持込渡・輸入関税買主負担(Delivered duty unpaid: DDU)条件に定める売主・買主の標準的な義務についてまとめてみよう。

仕向地持込渡(輸入関税買主負担)条件による売主および買主の義務

仕向地持込渡(輸入関税買主負担)条件とは、プラント(以下貨物という)が輸入国の指定場所で買主の引取可能な状態におかれたときに、売主の引渡義務が履行されたことを意味する。

貨物の通関手続は、その手続が行われる国の居住者または当事者の代理人(例えば通関業者)により実施されるのが一般であるから、この条件を使用することができる。

売主は、そのときまでの貨物の輸送にかかわる危険と費用(輸入時に支払われる関税、諸税その他公の料金を除く)ならびに輸出通関に伴う費用と危険を負担する条件である。

買主は、然るべき時に貨物の輸入通関をしなかったことにより生じる追加費用と危険を負担することになる。

もし当事者が貨物の輸入時に支払われる費用のうちのあるもの、たとえば付加価値税(Value Added Tax: VAT)の負担を売主の義務とさせたいときは、その趣旨の文言“DDU, VAT Paid”を付加しておく必要がある。この条件は、輸送方法のいかににかかわりなく使用することができる。

1990年インコタームズ

1. 売主はつぎのことをする義務を負う。

1-1 売買契約と一致する貨物の提供

売買契約と一致する貨物および商業送り状、またこれと同等の電子メッセージの提供、その他これと一致する旨の証拠を売買契約が要求しているような場合には、それをも提供すること。

1 - 2 承認, 許可および手続

売主の危険と費用をもって, いっさいの輸出承認およびその他公の許可を取得し, かつ貨物を輸出するための, また必要な場合には第三国通過のためのすべての通関手続を行うこと。

1 - 3 運送契約と保険契約

(a) 運送契約

売主の費用をもって, 貨物を指定仕向地の指定場所まで通常の径路により, かつ常例の方法によって貨物の運送契約を結ぶこと。

特定の引渡場所について何の取決めもないか, または慣行によっても決まらない場合には, 売主の目的に最も適した指定仕向地において引渡場所を選定することができる。

(b) 保険契約

売主には保険契約締結の義務はない。

1 - 4 引渡し

約定の期日または期間内に, 1 - 3 項により当該貨物を買主の自由処分に委ねること。

1 - 5 危険の移転

2 - 5 項の規定を条件として, 貨物が 1 - 4 項により引渡されるときまで当該貨物の滅失または損傷についてのすべての危険を負担すること。

1 - 6 費用の負担

2 - 6 項の規定を条件として,

- 1 - 3 項(a)の結果生じる費用のほかに, 貨物が 1 - 4 項により引渡されるときまで, 当該貨物についてのすべての費用を支払うこと。
- 輸出に必要な通関手続の費用, ならびに貨物を輸出する際にまた必要な場合には 1 - 4 項による引渡を行なう前に第三国を通過する際に支払われるすべての関税, 諸税その他公の料金を支払うこ

と。

1-7 買主への通知

- ④ 貨物輸送に関する十分な情報，ならびに買主をして貨物を引取らしめるに通常必要な措置を講ずるために要求されるその他の情報を買主に与えること。

1-8 引渡の証拠・運送書類またはこれと同等の EDI

- ⑤ 売主の費用をもって，買主が貨物を引取るために必要とされる荷渡指図書および/または通常の運送書類（たとえば流通性のある船荷証券，流通性のないウエイビル（運送状），内国水路運送書類，エアウェイビル（航空運送状），鉄道運送状，道路運送状，または複合運送書類）を買主に提供すること。

売主と買主が電子方式により通信することに同意したときは，上記の運送書類は，これと同等の EDI メッセージに代えることができる。

1-9 検査・包装・マーキング

1-4 項により貨物の引渡を行うために必要とされる検査事務（たとえば品質，容積，重量，個数の検査）の費用を支払うこと。

貨物引渡のために必要とされる包装（無包装で契約記述の貨物を船積みするのがその取引の慣行である場合はそのかぎりではない）を自己の費用をもって行うこと。包装には適正にマーキングを施すこと。

1-10 その他の義務

買主の依頼があれば，買主の危険と費用をもって，1-8 項に定める書類以外のもので，買主が貨物を輸入するために要求することもあるべき，仕出地国および/または原産地国で発行されるか，または送付される書類，もしくはこれと同等の電子メッセージを取得するためのあらゆる助力を提供すること。

要請あり次第、保険調達のために必要な情報を買主に提供すること。

2. 買主はつぎのことをする義務を負う。

2-1 代金の支払

売買契約に定めたとおりの代金を支払うこと。

2-2 承認、許可および手続

買主の依頼があれば、買主の危険と費用をもって、いっさいの輸入承認および貨物を輸入するために必要なその他の許可を取得すること。

2-3 運送契約

買主には運送契約締結の義務はない。

2-4 引渡の受諾

貨物が1-4項により買主の自由処分に委ねられたときは直ちに貨物の引渡を受諾すること。

2-5 危険の移転

貨物が1-4により買主の自由処分に委ねられたときから、当該貨物の滅失または損傷についてのすべての危険を負担すること。

買主が2-2項により自己の義務を履行することを怠った場合には、それによって生じた貨物の滅失または損傷についてのすべての追加の危険を負担すること。

かつ2-7項により通知を与えることをしなかった場合には、約定の期日または引渡のために定める期間終了の日から当該貨物の滅失または損傷についてのすべての危険を負担すること。ただし、その貨物は当該契約に正しく充当されたものであること、すなわち契約貨物として明らかに他と区別されたもの、また他の方法により契約貨物と同一のものと認められることを条件とする。

2-6 費用の分担

貨物が1-4項により買主の自由処分に委ねられたときから、当該

貨物についてのすべての費用を支払うこと。

買主が2-2項による自己の義務を履行しなかったり、また貨物が1-4項により買主の自由処分に委ねられたときに貨物を引取らなかったり、また、2-7項により通知を与えることをしなかった場合には、そのことにより生じた追加費用を負担すること。ただし、その貨物は当該契約に正しく充当されたものであること、すなわち契約貨物として明らかに他と区別されたもの、また他の方法により契約貨物と同一のものと認められることを条件とする。

貨物を輸入する際に支払われるすべての関税、諸税、その他公の料金ならびに通関手続を行うための費用を支払うこと。

2-7 売主への通知

約定の期間内の期日および/または引取場所を決める権利を有するときはいつでも、そのことに関する確たる充分な情報を売主に与えること。

2-8 引渡の証拠、運送書類またはこれと同等の電子メッセージ

1-8項による適切な荷渡指図書または運送書類を受理すること。

2-9 貨物の船積前検査

ほかに異なる取決めのない限り、輸出国の当局が命じる場合を除き、船積前検査の費用を支払うこと。

2-10 その他の義務

1-10項に定める書類またはこれと同等のEDIメッセージを取得するために生じたすべての費用および料金を支払い、かつ売主が同項により助力を提供したために生じた費用、料金のすべてを補償すること。

6. プラント貨物現地輸送契約の試案について

さて、本題の核心であるプラント貨物の現地輸送であるが、冒頭に述べた

ようにこれを引受ける者は通常仕出地から仕向地までの一貫輸送契約をプラント売主と締結したフレイト・フォワードナーが現地の事情に精通した第三のフレイト・フォワードナーを使って行なうのが一般である。以下は、そのためのフレイト・フォワードナー間の現地輸送契約の試案である。

× × × ×

日本国フレイト・フォワードナー（以下Aという）は、顧客である売主（以下Cという）がその相手方である買主（以下Dという）の指定する国/領土（以下仕向地という）のある場所（以下現地指定場所という）に輸出プラントを建設するために必要とされる設備・機器・資材・機材・機械類・部品等（以下貨物という）の引渡・供給・搬入・納入・運搬等（以下現地輸送という）を行うにあたり、Cから依頼のあった仕向地における現地輸送（第三国通過を含む）の履行に関連して、仕向地または第三国の輸送会社であるフレイト・フォワードナー（以下Bという）との間に以下のプラント貨物現地輸送契約（以下輸送契約という）を締結する。ただしこの契約は、CとDとの取引がFOB型、CIF型、Delivered型、Full Turn Key型の何れに属するかによって影響を受けるものではなく、また拘束されるものでもないが、Cおよび/またはDの特段の要請があれば、それに従って本契約を変更することができる。

第1条（信義則）

AおよびB（場合により、当事者ともいう）は、この輸送契約の履行にあたり、善意に行動し、かつ相応の注意を払うことを確約するものとし、事後の交渉、話し合、協議に際しては相互理解と友好精神をもって業務の遂行に最善を尽くすことを確認する。

第2条（Aの業務とその範囲）

Aは、Bが約定の期日または期間内に内陸輸送を遂行するのに必要かつ充分な現地輸送の確保と準備に万全を期させるため、次のことを行う。

1) Aによる貨物輸送の事実、船積港における積載船出航日から少なくとも翌営業日までに下記の事項を付してテレコミュニケーションもしくはそれが不可能な場合は他の迅速な方法によって通知する。

I) 船舶の名称と国籍および荷揚港名と到着予定日

II) 積載船のB/LまたはAの運送証券の番号と発行日

III) 品名、梱包数および重量・容積

IV) 大型超重量貨物 (Heavy & Over Dimension Cargo, HOD cargo 以下大型貨物という) の明細

2) Aは、Bの通関に要する書類を、積載船が荷揚港に到着する() 日前までにBに送付する。

第3条 (Bの業務とその範囲)

第2条を条件として、Bは荷揚港において積載船から貨物を受取り現地指定場所までの輸送と当該仕向地における指定場所での荷卸までの業務 (以下輸送業務という) を迅速かつ安全・確実に行うこと、および当該輸送業務に必要な次の付帯業務を行う。

- 1) 保税運送および/または輸入通関の手続きを含めて、現地貨物輸送に必要な道路使用許可ならびに荷揚港および/または現地指定場所における通関許可の取得およびその他法的手続上の手配をすること。
- 2) 下記の貨物については、現地輸送に適切な輸送手段の手配をすること。

大型貨物の取扱は、別に添付する付属書に記載の仕様書とおりに行うこと、および輸送を開始する予定日より() 日前までに現地輸送計画書をAに提出すること。

- 3) 貨物の損傷チェックおよび保険求償補助業務
- 4) Aが要求する場合には、貨物の荷揚港と現地指定場所との間の主要道路およびバイパス道路の事前調査の報告書をAに提出すること。
- 5) 荷揚港において貨物を LINER TERM にて受取り現地指定場所ま

で安全かつ迅速・正確に輸送および荷卸を行うためのスーパーバイザーとフォーマンの手配をすること。

6) 貨物は、荷揚港において通関許可（保税輸送の場合もある）の交付を受けた日から、下記の期間内に現地指定場所までの輸送を完了すること。

I) 大型貨物は、() 日以内

II) 一般貨物は、() 日以内

7) 本条に定める輸送業務の目的のため、本契約に直接・間接かかわる業務および関係当局との接触のための連絡事務を密にするためのテレコミュニケーションを確保すること。

第4条（輸送保険）

Bは、本業務遂行に当たりBの費用で次の保険を手配する。

1) Bの所在する国ならびにBの使用する下請け運送人の所在する国の法令等によりBまたはBの下請け運送人が手配することを要求されているすべての保険（労災保険，使用者賠償責任保険，自動車保険，第三者賠償責任保険等）を付保すること。

2) その他、第5条の損害賠償を行うに足りる十分な保険を付保すること。

第5条（損害賠償）

Bが本業務遂行に当たって、故意、怠慢または過失により貨物およびBの本業務の従事者（Bの従業員，使用人，下請会社等を含む），第三者およびBの使用する運送用具等に滅失または損傷を惹起し，それに起因または関連して発生したクレームに関する一切の賠償責任はBが負うものとし，Aに対して一切の責任が及ばぬように処理を行うものとする。

第6条（契約金額）

Aは，Bが本契約に則して実際に取扱った輸送業務の対象となる貨物数量により，次の金額（以下契約金額という）をBに支払う。ただし，契約金額

は第15条に定める期日または有効期限まで変更されないものとする。

1) 一般貨物に関しては、下記の費用またはサービス料を含め、1 フレー
ト・トン当たり米ドル()とする。

I) 必要に応じ、自走機器用の運転手の滞在費用を含めた日当および
燃料

II) 荷揚港における輸送機器への積込みのための費用

III) 輸送機器内において貨物を固定化させるための固定化・ラッシン
グに要するスリング、ワイヤー、ダンネージ等の費用

IV) Waybill の作成費用

V) 事務連絡費、取扱費、監督料

VI) 通関手数料(荷揚港、現地仕向地)

VII) 上記第3条5項に定めるスーパーバイザーとフォーマンに関する
費用

VIII) 公租公課の立替手数料 (Port authority が課する PORT CHAR-
GES)

2) 大型貨物に関しては、前項1)のI)～VIII)各号の番号の費用・
サービス料および現地輸送時のエスコート費用および道路使用許可の
取得と電線・ケーブルのリフトアップ費用を含めて1トレーラー/ロー
ローダー当たり第三国通貨、仕向国通貨または円貨のいずれかにより
1 梱包当たり米ドル()とする。

3) 契約金額には次のものは含まれない。

I) Bの制御できない事由による保管および関連費用

II) Bの制御できない滞車料

III) 現地指定場所での荷卸費用

IV) Aの特段の要請と指図による追加費用

V) LINER TERM の場合の船内荷役費用

VI) 公租公課

第7条（滞車料）

- 1) Bの手配になる貨物の輸送機器が現地指定場所に到着した場合、原則としてDが次の時間内に当該貨物を荷卸する。ただし、通関手続がBの責による理由で遅滞した結果生じたデマレージはBの負担とする。
 - I) 輸送車輛の到着時が午前中の場合の荷卸は当日の午後中
 - II) 輸送の到着時が午後以降の場合の荷卸は翌営業日の午前中
- 2) デマレージの発生がCおよび/またはDの指図によるものでBの責に帰さない事由によるものである場合に生じたすべての危険と費用は、AがBと協議して決めるが、原則的には次により決定する。
 - I) トラック/トレーラーの場合は、() 日/時当たり、米ドル() とする。
 - II) ローローダーの場合は、() 日/時当たり、米ドル() とする。

第8条（熟練業務者の手配）

- 1) Bは、自己の費用と危険をもって、この輸送業務を円滑に履行するため、必要とする熟練労務者および有資格専門要員を手配する。
- 2) 上記1) 項は、使用者として行動するBをして、仕向地の適用可能な労働法およびその他法規に遵守する業務を第1項に定める者に課すことを条件とする。

第9条（Bの輸送業務引受の組織図）

Bは、本契約締結の日から輸送開始() 日前までに輸送業務に従事するB自身および下請を含む全職員の組織図をAに提出する。

第10条（輸送業務の責任範囲）

- 1) Bは、自ら引受けた輸送貨物の性質および/または機能により、その取扱にあたっては、最善の注意、すなわち常に当該貨物を輸送期間中良好な状態のもとにおいて損傷を与えないように相当の注意を払う。
- 2) Bの現地輸送業務の完了の証明は、権限のあるDの責任者が貨物受

領書に正式に日付と署名を付すことによって行う。

- 3) 輸送中の貨物の数量に不足が生じたり、また外部から認められる損傷が発生した場合は、Bはテレコミュニケーションにより遅滞なくAにその事実を通知し、異常のあった貨物の事故の原因およびBのとした処理を含め、可能な限り詳細な事故報告書を可及的速やかにAに提出し、かつAの指示する事後措置に従って迅速に業務を遂行する。ただし、上記の処理が緊急を要する場合はBは自己の判断と責任により損害防止のための応急措置を講ずることができる。

第11条（支払条件）

- 1) 本契約の第6条と第7条の規定を条件として、Aは、Bが行った輸送業務に対する契約金額の請求書に第10条に定める貨物受領書を添えて提示を受けた場合、その支払いをBの指定する銀行を通じて行う。
- 2) Bが仕向地輸送にともなうTransit税その他少額の税を立替えたときは、Aは、Bの請求書に係る当局発行の正式受領書を添えて提示を受けた場合、その支払いをBの指定する銀行を通じて行う。

第12条（仕向地法規の遵守）

- 1) Bは、自ら引受けた輸送業務の履行にあたり、仕向地において既に施行されている法律、規則を遵守し、かつ自ら責任をもって行うことを保証する。
- 2) Bは、輸送業務の履行に必要な道路使用許可等の関係当局または法律・規則の要求するすべての申請、許認可の取得等の手配を行う。
- 3) Bが、前記2)項の要求する手配を講じることを怠った結果生じた費用、損害および輸送上の責任はすべてBの負担とする。ただし、Bの予測することのできない事由により第2項の手配をとることができない場合には、Bは遅滞なくその旨をAに通知する。

第13条（機密保持）

当事者は、本契約の履行に関して、Cおよび/またはDより提供された情

報・資料およびこれに基づく輸送業務を通じて知り得た事項を故意または過失の何れによっても第三者（AおよびBの関係者以外の者も含む）に洩らしはならない。

第14条（不可抗力）

1） AおよびBは、そのいずれも次のことを立証する場合には、本契約に定める義務と責任のどれかを免れることができる。

天災、地震、津波、戦争（宣戦布告の有無を問わない）、暴動、内乱、法令の制定/改廃、公権による命令処分、同盟罷業、労働争議その他の不可抗力等、AまたはBの責に帰せざる事由により、この契約に基づく業務の一部または全部の履行が遅延し、または不能となった場合。

BはAに対して速やかに通知し、保管している貨物の安全確保のため、あらゆる措置を講じるものとする。

2） AおよびBの念頭になかった事態の発生が本契約のバランスを著しく変え、そのことが契約上の債務の履行にあたり当事者の一方に過重の負担を与えるような場合には、AまたはBはそれぞれ相手方に対して本契約の変更のための交渉を請求することができる。

第15条（有効期間）

本契約は、AおよびBの責任者が署名すると同時に発効し、ここに定める輸送業務およびその他付帯業務の履行が滞りなく終了し、それに対する契約金額の精算が完了するまで有効とする。

第16条（契約の変更）

本契約の条項の変更は、AおよびBの正当な権限のある責任者の署名のある書面によってのみ行われる。

第17条（紛争の処理）

本契約から生じるすべての苦情、意見不一致、紛争の処理は、第1条の精神に則って友好裡かつ迅速に行うものとし、もしそれが不可能な場合には、

AおよびBに所在する国際的に通用する仲裁機関または国際商業会議所の仲裁に付託する。

第18条（準拠法）

本契約の解釈は、Aの国の法律によるが、輸送業務に直接かかわる法的効果と拘束力については、Bの国の法規に従う。

あ と が き

内容的には渉外実務にかかる本題が書生論の域を出ないかと実務家（インドの天然ガス処理プラント輸出・輸送・建設・試運転の一括請負担当—NK Kプロジェクト・チーム主任築地正登・本学卒ゼミ生）にコメントを求めたところ、いろいろ示唆に富む体験談（辛口・インド入門・自費出版）を教えられたが、要は、「この世の中には完璧な契約を結ぶのは不可能で、ましてコマーシャル、リーガル、テクニカルな側面を有するプラント関係の契約の履行には必ず契約文言どおりというわけにはいかないことが頻発に起き、契約内容が現状に合わなくなってきたり、お互いに当初の契約とは違ったことをやっているうちにあたかも契約内容の一部が変更されたのと同じような効果がでてきて、契約とは何かを自問自答しながら仕事している。」との印象的な返事があり、そのことを含めて今後この契約にどう対処すべきか筆者の研究課題の一つにあげておこう。

(1994. 9. 30)